SEÑOR PRESIDENTE- Habiendo número, queda abierta la sesión.

(Es la hora 14 y 20 minutos)

La Comisión tiene el gusto de recibir al señor Ministro de Transporte y Obras Públicas y asesores, a quienes les agradece su presencia en esta reunión. El motivo de la convocatoria obedece a una inquietud planteada aquí por el señor Senador Moreira en el mes de diciembre pasado con respecto a determinadas dudas sobre la obra del puente del Río Santa Lucía, la concesión y su finalización.

Por otra parte, la Comisión entendió que se debía hacer otra reunión -que será la semana próxima-, con la presencia del Presidente de la Administración Nacional de Puertos, para hablar sobre política portuaria; en sí misma, se trata de una reunión diferente ya que la idea es no mezclar en una misma charla toda una ensalada de temas.

SEÑOR MINISTRO.- Gracias, señor Presidente.

Es con gusto que estamos presentes en esta Comisión. Sabemos que es parte de lo que corresponde al funcionamiento democrático y al relacionamiento de los Poderes del Estado. Por tanto, estamos a las órdenes, más allá de que debemos administrar bien nuestro tiempo porque la verdad es que no nos sobra y muchas veces tenemos que procurar ordenarnos para que, cumpliendo con nuestras obligaciones, como en este caso, podamos atender otros compromisos y demandas.

En este caso, pudimos coordinar la realización de esta reunión y con mucho gusto vamos a examinar los temas que plantee el señor Senador Moreira.

Efectivamente, el día 22 vamos a hacer un repaso de la temática de puertos en general. Es claro que esa temática es, no ya para una reunión de la Comisión, sino para un mes y, en ese sentido, conversamos con el Presidente, señor Senador Antía, sobre la posibilidad de precisar qué capítulos interesa abordar. El punto está en ordenar el trabajo y aprovechar de la mejor manera el tiempo. Quisiera saber, entonces, si es posible preparar los temas a considerar.

SEÑOR PRESIDENTE.- Precisamente, el señor Senador Penadés planteó que va a preparar un detalle con los principales temas que motivaban el llamado.

SEÑOR MINISTRO.- Entonces, con ese detalle, podremos ir preparando los temas.

SEÑOR MOREIRA- Agradezco la presencia del señor Ministro, del Director General de la Secretaría y de los asesores técnicos.

En ocasión de la comparecencia del señor Ministro a esta misma Comisión en el mes de junio, en circunstancias por cierto diferentes -sé que el señor Ministro conoce bien el tema de la concesión revocada, porque creo que le fue planteada al ex Ministro Lucio Cáceres en el período anterior-, ya habíamos hablado del tema; incluso, el señor Senador Fernández Huidobro dijo que esa concesión era una larga historia que había sido analizada en su momento por esta misma Comisión.

Cuando convocamos al señor Ministro, la concesión estaba a punto de caer y estaba a consideración del Tribunal de Cuentas, que se expidió favorablemente con respecto a la rescisión de la concesión y así se procedió. Por lo tanto, quedaba una serie de obras faltantes para terminar el contrato original, que creo fue pactado en el año 2000 y tuvo sucesivas interrupciones, demoras, dilaciones, multas, en fin, una larga historia. De hecho la concesión cayó, si recuerdo bien, el 1º de agosto del año pasado, y a nosotros nos interesa -aunque vamos a tomar algunos datos de la propia concesión- mirar de allí en adelante. Luego el Ministerio, aduciendo razones de urgencia, se presentó ante el Tribunal de Cuentas de la República con un proyecto de resolución en el que propone adjudicaciones directas a la empresa Colier Sociedad Anónima -según la resolución de dicho Organismo- por un lado, por un monto de $ 77:884.805 y, por otro, de $ 53:907.052. Pido disculpas porque soy un lego en esta materia, pero creo que esto se desdoblaba en dos tipos de trabajos. Uno era la obra faltante para la finalización del puente y sus accesos, el sistema de control electrónico de peaje, iluminación y señalización, es decir, todo lo que restaba, también, para el pasaje efectivo y el pago del peaje; para esto era la cifra de $ 77:884.805. Supongo que el otro tipo de trabajo es el mantenimiento de los tramos de la ruta que fueron construidos por Consorcio Ruta 1, por las empresas que contrató, por el monto de $ 53:907.052.

Quisiera hacer una serie de puntualizaciones y aclaro que no tengo toda la información; no he podido acceder al contrato que firmó el Ministerio con la empresa Colier Sociedad Anónima ni a otros aspectos. En ese sentido, realicé un pedido de informes al señor Ministro el 13 de octubre del año pasado, pero no recibí contestación, por lo que carezco de datos sobre algunos temas. No digo esto con ánimo de reproche, porque sé que a veces los pedidos de informes se demoran por el gran trabajo que tienen algunos Secretarios de Estado; esto también lo conozco como ex Intendente. Entonces, ya que tenemos al señor Ministro aquí presente, voy a hacer las mismas preguntas que le formulara en el pedido de informes.

Quisiera comenzar con los fundamentos de la resolución del Poder Ejecutivo, que tengo en mi poder. En cuanto a la adjudicación en forma directa a la empresa Colier Sociedad Anónima, por parte del Ministerio se argumentaban una serie de razones, tales como que la empresa estaba en el lugar, que conocía los detalles del proyecto y su ejecución, que podía ejecutarlo en forma inmediata y que podía subcontratar con las otras empresas que ya estaban trabajando en la obra. Luego mencionaba un tema que es esencial: que su propuesta resultaba económicamente conveniente, de acuerdo con el estudio de precios efectuado por las oficinas técnicas de la Dirección de Vialidad. Además para fundamentar la contratación directa, que es un mecanismo excepcional dispuesto por el TOCAF, alegaba probadas razones de urgencia por aplicación del artículo 33, numeral 3º, literal i) de dicho Texto Ordenado. Se hablaba de probadas razones de urgencia porque, de lo contrario, se paralizaría la ejecución de las obras, deteriorando la infraestructura ya existente, ocasionando mayores perjuicios a la administración y resintiendo el servicio.

El Tribunal de Cuentas -tengo aquí el considerando-, por mayoría, decide no observar esto; es decir que aprueba en todos los términos los proyectos de contrato para la finalización de las obras del nuevo puente y los accesos, así como para el mantenimiento de la ruta, autorizando al Ministerio a suscribirlos.

Al mismo tiempo, el Tribunal de Cuentas también observa que el procedimiento se adecua, pero que no se adjunta la certificación del Ministerio de Economía y Finanzas, de la Ley Nº 16.736, artículo 738, en forma previa a lo del referido Tribunal.

Esto fue objeto de un voto discorde del doctor Egozcue, pues él decía que no existían las alegadas razones de urgencia porque era un hecho muy previsible. Es decir, se alegaba que la inminencia de la temporada veraniega haría que pudieran surgir problemas en la circulación de las personas y, por lo tanto, la urgencia estaba dada. No voy a reproducir en este ámbito los argumentos legales - seguramente, algún abogado aquí presente podrá hacerlo porque se trata de una opinión-, pero sí digo que estoy de acuerdo con el doctor Egozcue.

Por experiencia personal, como hombre que ha circulado, quizás mucho más que el propio Ministro, por el puente de la Barra del Río Santa Lucía, durante décadas nunca hemos observado que se resintiera el pasaje de la gente, salvo en muy excepcionales oportunidades, como por ejemplo cuando algún velero, que navegara por allí, decidiera pasar y se activara entonces la parte circular del medio. De todos modos, para mí la urgencia de la inminencia de la temporada veraniega no era una razón de peso en ese caso, porque no creo que se resintiera el servicio y menos aún que se deteriorara la infraestructura, cuando todos sabemos que esa obra había sufrido sucesivas paralizaciones durante mucho tiempo. Creo que la finalización de esa obra estaba prevista para el año 2000, después se dijo que para 2002 y posteriormente se prorrogó.

Insisto, pues, en que la imprevisibilidad de las razones de esa urgencia, sinceramente no las considero compartibles y discrepo con la mayoría de los integrantes del Tribunal de Cuentas en cuanto a esa opinión jurídica. Además, hago hincapié en el elevadísimo monto de la contratación. Quizás podamos coincidir en las razones de urgencia esgrimidas sobre el puente y sus accesos, con las cuales no estamos de acuerdo, y mucho menos aún con los trabajos de mantenimiento de esos tramos de ruta, que tampoco sabemos en qué consisten porque no hemos tenido acceso a los contratos y, por ende, además de no conocer su contenido, no sabemos cuáles son los plazos, y por supuesto se lo vamos a preguntar.

En ese tema tenemos una discrepancia, que por otra parte ya la hemos tenido con el señor Ministro en ocasión de la adjudicación de la terminal de pasajeros del Puerto de Montevideo, tema que si bien no tiene que ver con lo que estamos analizando, se alegaban fundamentos en el sentido de que podría incurrirse en responsabilidad para el Estado y que había razones de urgencia que llevaban a esto -lo cual fue observado por el Tribunal de Cuentas-, hecho que no ocurrió en este caso. Pienso que deberían probarse las razones de urgencia, que si bien en esta instancia se dijo que existían, no se presentaron pruebas, ni siquiera cifras que se pudieran afectar; tampoco se probó cuántas veces se había interrumpido el tránsito en el viejo pero noble puente de hierro de la Barra del Santa Lucía. Por lo menos no se probó o no se adjuntó allí a nivel del Ministerio, teniendo en cuenta lo que dice el Ministro Egozcue, ya que señala que "el resentimiento del servicio en lo que se denomina en doctrina urgencia impropia no aparece tampoco suficientemente acreditado y con una entidad tal como para prescindir de los trámites licitatorios". Finalmente, en el expediente del Tribunal de Cuentas el doctor Egozcue refiere a algo que hace a la conveniencia económica -que también se alega en la propuesta del Ministerio-, cuando expresa: "En los antecedentes que obran en la carpeta cuando se trató el asunto, no consta el estudio de precios efectuado por las oficinas técnicas de la Dirección Nacional de Vialidad ni surge que se hayan solicitado precios o invitado a otras empresas posibles interesadas en la realización de las obras ni se adjunta certificado del Ministerio de Economía y Finanzas en la relación con los precios y las condiciones que corresponden al mercado".

En función de esos elementos, fui después a la Resolución del Poder Ejecutivo en donde advertí que comparece el señor Ministro de Economía y Finanzas -no sé si es común que lo haga en este tipo de cosas-, y precisamente en el numeral quinto refrenda dicha resolución, cinco días después de lo que podía decir el Tribunal en el sentido de que no se había acreditado.

Allí se dice que al refrendarse la presente resolución, por parte del Ministerio de Economía y Finanzas, se cumple con lo preceptuado en el artículo 738 de la Ley Nº 17.736. Dicho artículo afirma que ello debe probarse y adjuntarse, a mi juicio, de modo material y no meramente formal, es decir que la conveniencia se acredite y se fundamente. Entonces, hay una refrenda que parece más formal que sustancial, por ello me gustaría que se me dijera si efectivamente se cumplió materialmente -y no sólo de manera formal- con la refrenda del señor Ministro, según lo que establece este artículo que me parece importante porque el Tribunal lo había requerido en forma previa. De todas formas, según las fechas, se cumplió con esto seis días después de las respectivas resoluciones.

Nosotros cursamos un pedido de informes -del que, reitero, no recibimos respuesta- donde preguntábamos si, tal como se afirma por parte del Ministerio, la propuesta efectuada por la firma Colier S.A. resulta económicamente conveniente de acuerdo con el estudio de precios realizado por las oficinas técnicas de la Dirección Nacional de Vialidad. También solicitamos que se nos adjuntara el estudio de precios, llevado a cabo por esta misma Dirección; que se nos indicara si la de Colier S.A. era la única propuesta presentada; si se había invitado a otras empresas de plaza que son proveedoras del Estado y tienen capacidad para llevar a cabo este tipo de obra; que se nos aclarara si se había realizado un estudio comparativo de precios consultando a empresas del mercado y, en caso de ser afirmativo, cuáles eran y qué precios ofrecían. Asimismo pedimos que se nos detallaran los trabajos que restan para terminar la obra y, en una observación que hacíamos, también hablamos de la certificación del Ministerio de Economía y Finanzas, entre otras cosas.

Estos son aspectos que nos interesaría mucho conocer porque aquí estamos hablando de montos muy grandes. Precisamente, releyendo la versión taquigráfica de la comparecencia del señor Ministro, puedo afirmar que cuando le preguntamos cuál era la cifra estimada él contestó -en el seno de la Comisión y sin asesores- que se trataba de algo más de U$S 2:000.000 para terminar el puente y sus accesos.

Tengo en mi poder alguna información que he obtenido de otros medios, sobre todo en lo que tiene que ver con los costos que la concesión había contratado con el concesionario. La empresa Consorcio Ruta 1 había contratado con estas mismas siete empresas, y son las que terminan ejecutando la obra, ya sea por contratación directa o por subcontratación. Tal vez me equivoco pero, por lo que he visto, por un lado está Colier S.A. subcontratando a las mismas empresas; además se hace alusión a eso en la propia propuesta del Poder Ejecutivo al Tribunal de Cuentas, donde se menciona la posibilidad de subcontratar con las mismas empresas. Como dije, se trata de las mismas empresas que, por contratación directa o por subcontratación, terminan ejecutando la

misma obra y creo que con el mismo proyecto ejecutivo. Me parece que en una adjudicación se hace alusión a que se trata del mismo proyecto, conocen las técnicas y esta situación se funda en que el conocimiento previo los hacía mucho más capaces para una pronta ejecución de las obras que a cualquier otra empresa del Estado. De todas formas no sé si se consultó o si se pidieron precios a otra empresa del mercado, pero me gustaría saberlo, sobre todo teniendo en cuenta el elevadísimo monto de la contratación directa.

Me han proporcionado un cuadro que no sé si se ajusta exactamente a la realidad porque, reitero, me manejo con los elementos que tengo, que me han suministrado y que he podido conseguir, ya sea en el Tribunal o en los diarios oficiales. Según esta información, la obra faltante a la fecha de la rescisión -1º de agosto del año pasado- consistía en finalizar el puente, finalizar los accesos, la iluminación del puente y los accesos, el sistema de cobro y control de peaje, que eran los rubros que correspondían a Puente y Accesos.

La información que a mí se me suministra, de acuerdo a lo que habría contratado Consorcio Ruta 1 -datos que mensualmente llegaban al Ministerio porque había un control técnico de la Cartera- es la que voy a mencionar a continuación. Reitero que no sé a ciencia cierta si al Ministerio se le daba información, por lo menos mensual, de la inversión realizada, del avance y del costo de los trabajos. Quisiera que me lo digan ustedes.

SEÑOR MINISTRO.- En algún momento la información llegó a ser día a día.

SEÑOR MOREIRA.- De acuerdo a la información que ustedes conocían y que me han dado, el primer rubro era finalizar el puente. La parte estructural de hierro estaba terminada.

Creo que ese era el gran problema que tenía en materia de ingeniería porque se trataba de un sistema europeo que nunca se había hecho en el Uruguay; incluso, en alguna versión taquigráfica leí que el Ministro Cáceres había suspirado, aliviado, cuando esa parte estructural quedó terminada y dijo que, entonces, podría terminarlo una empresa uruguaya sin problemas. Allí faltaba la parte de hormigonado final, la carpeta asfáltica, barandas laterales, lo del medio, las juntas de dilatación y los accesos. Aparentemente, eran obras de ingeniería que podía haber realizado una empresa uruguaya del ramo y no sólo Colier S.A., que ya había trabajado en el tema.

Quisiera que me confirmen las cifras que me han enviado: por los rubros Puente y Accesos U$S 1:418.000 más impuestos, es decir, U$S 1:796.000; por la parte de iluminación del puente U$S 382.000 más impuestos y por la de cobro y control del peaje, U$S 299.000, impuestos incluidos, lo que suma un total de U$S 2:579.000, que serían unos $ 62:500.000. Estas eran las obras tal como se habían contratado con esta empresa que, por supuesto, había enfrentado dificultades de todo tipo. La gente de las empresas estaba cobrando tarde y mal, a través de una cuenta del Banco de la República cuando les depositaban, y hacían cobros parciales a plazos para que la empresa pudiera seguir funcionando. Además, según me han dicho, se mantenían deudas con algunas de las empresas que estaban trabajando allí. Esa es la información que me han dado.

En cuanto a la ejecución posterior por el Ministerio, partimos de U$S 77:884.805,87 impuestos incluidos. Puedo confirmar lo del control electrónico en el cobro del peaje, que se hizo con la empresa Telsis S.A., porque en el Diario Oficial se publicó el contrato que hizo el propio Ministerio en la ciudad de Montevideo, el 28 de noviembre de 2005, para el suministro del sistema de control de cobro del peaje, servicio auxiliar y servicio de capacitación para el peaje por un monto de U$S 426.649 con impuestos incluidos, lo que representa algo así como $ 10:000.000.

Algo que me gustaría que me confirmaran -porque a ese respecto no tengo documentación- es que se habría contratado el tema de la iluminación, no por la vía de la contratación directa por el Ministerio sino por la vía indirecta de la Corporación Vial por un monto de $ 8:200.000 más impuestos.

Si sumáramos estas cantidades que, en definitiva, constituyen la finalización de la obra, llegamos a un monto de $ 98:000.000, lo que representa U$S 4:000.000, no U$S 2:000.000 y algo. Me gustaría saber a qué obedecen esos montos, si es por trabajos de diferente calidad, tareas distintas o un proyecto ejecutivo diferente al que se estaba llevando a cabo. Esos trabajos se culminaron en dos meses.

Recuerdo que se publicitó ampliamente la inauguración de las obras del puente como un hecho muy positivo, y debemos ser honestos y decir que el mismo quedó muy bien. No obstante, me parece que la construcción salió más cara que lo que el Ministro anticipó cuando concurrió a la Comisión, pues se hablaba de más de U$S 2:000.000 y ahora, si las cifras no me dan mal, se manejan U$S 4:000.000 ó $ 98:000.000. A la cifra de Telsis que tengo en mi poder hay que sumarle los 78 y pico más lo de la iluminación que, en definitiva, lo paga el Estado, porque la Corporación Vial es de la Corporación Nacional para el Desarrollo, que es una persona pública no estatal. Entonces, se trata de un costo que hay que incluirlo, ya sea por contrato directo del Estado o en forma indirecta, por medio de la Corporación Vial que es la que hoy se encarga de cobrar los peajes.

Es decir que veo una diferencia muy grande entre los números que se manejaban vía concesión -que asciende a más de $ 30:000.000- y las cifras que luego terminan siendo objeto de esta contratación, vía directa por el Ministerio de Transporte y Obras Públicas o vía indirecta por la Corporación Vial.

Quisiera que se me explicara si cambió el proyecto o si se cambiaron los materiales, porque las empresas son exactamente las mismas. Si se tratara de distintas empresas, con prestigio internacional, quizás las obras fueran más caras, pero acá se manejan las mismas 7 empresas, que son Colier S.A., CCH, CEAOSA, Gerdau Laisa, Terbor, Bordolix y Telsis. Son las mismas empresas que terminan ejecutando la obra del puente, pero por otra vía.

Me preocupa lo relativo a la conveniencia de todo esto y observo las diferencias, que quizás el señor Ministro pueda explicar en base a argumentos técnicos que yo desconozco. Reitero que me falta parte de la información, pero la que tengo me lleva a esa conclusión y quisiera que se me diera alguna explicación.

Tengo discrepancias acerca de la urgencia, pues creo que la misma no existió. Además, me parece que los elevadísimos montos nos obligan a ser muy cuidadosos cuando estamos usando recursos del Estado que, como sabemos, son de toda la sociedad.

Observo las diferencias pero, si se me demuestra que no son tales, voy a quedar totalmente conforme con que la obra se haya ejecutado con esa prontitud.

Además, me gustaría saber algo sobre el tema del mantenimiento. Por ejemplo, ¿en qué consiste?, ¿cuál es el plazo?, ¿lo hace también Colier S.A.?, ¿es extraordinario u ordinario?, ¿cuánto va a durar? También debo plantear el tema del mantenimiento de una ruta nueva y no sé cuánto puede insumir el de un puente nuevo. Creo que, generalmente, insumen más las rutas viejas que las nuevas para el mantenimiento; hay áreas verdes que se deben cuidar, algún pozo, los lomos de burro, etcétera. También he observado -y me gustaría preguntar al respecto- que en la parte de ruta comprendida entre Ecilda Paullier y Libertad el Ministerio está haciendo reparaciones y está poniendo carpeta asfáltica sobre el hormigón. No sé si ese mantenimiento es ordinario o extraordinario -pues conozco lo que sucede en los caminos rurales pero no en las carreteras nacionales-, pero no parece ser un trabajo de altísimo costo el hecho de poner carpeta asfáltica encima de los tramos donde está comprometido y ondulado el hormigón. Transito por ahí una o dos veces a la semana y no he visto pozos en las rutas. He apreciado las banquinas en buen estado y el pasto bien cortado.

También, en su momento, el Ministro dijo que había dos tramos de la ruta que tenían defectos estructurales que cortarían la vida útil de los pavimentos -eso figura en la versión taquigráfica- de 30 a 15 años, lo que me parece extremadamente preocupante. No sé si en este mantenimiento se incluye lo relativo a los tramos reparables, por lo que me gustaría conocer la respuesta a todas estas interrogantes. Creo que $ 53:000.000 parece una cifra muy importante y lo que no entiendo acá, sobre todo, son las razones de urgencia cuando se habla de este mantenimiento. Si la ruta se estuviera rompiendo toda, quizás podríamos coincidir, pero los que transitamos por ella estamos bastante acostumbrados a sufrir los altibajos y, según entiendo, se están reparando tramos que pertenecen a otra empresa y no a ésta. En definitiva -y pido disculpas por haber sido un tanto extenso-, quería poner sobre la mesa las dudas y preocupaciones que me ha provocado esta contratación directa y, por lo tanto, escuchar respuestas a mis inquietudes.

SEÑOR LAPAZ.- Otra consulta que me gustaría hacerle al señor Ministro está relacionada con la forma de pago. Cuando contrató el Ministerio con el Consorcio Ruta 1 la forma de pago estaba financiada al 2007 y luego, cuando lo hizo en forma directa, la forma de pago está entre 45 y 60 días de finalizada la obra, según lo que tengo entendido. Me gustaría agregar ésta a las interrogantes del señor Senador Moreira para que pueda responder el señor Ministro.

Muchas gracias.

SEÑOR MINISTRO.- Me había anotado aquí que comenzaría con la presentación de quienes me acompañan, porque creo que con esa sola presentación ustedes podrían comprobar que venimos a dar una información seria y de primera mano para un tema que para nosotros fue, por cierto, muy importante en el que hemos puesto particular cuidado en cómo se han hecho las cosas y hemos dedicado mucho tiempo.

Estamos acompañados por la doctora Susana Lorenzo, que es la encargada de la Dirección Jurídica del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y que, por lo tanto, jugó un papel muy importante en cuanto a la orientación que quien habla tomó en cuenta en materia de manejo jurídico de la rescisión; a mi izquierda tengo a la ingeniera Susana García, que es la Directora Nacional de Vialidad y que, por otra parte, es una especialista, justamente, en materia de estructura de puentes; a mi derecha tengo al escribano Gustavo Fernández, que es el Director General de Secretaría de nuestro Ministerio y que, por lo tanto, estuvo permanentemente en la instrumentación de toda la documentación y en la coordinación de las etapas necesarias de un proceso complicado y del que no teníamos experiencia anterior -no había antecedentes a este respecto- y también está presente el contador Osvaldo Machado, que es el representante del Ministerio de Transporte y Obras Públicas y es la persona designada por nuestra Cartera para integrar el Directorio de la Corporación Vial del Uruguay, la que nos ha dado una buena mano en el manejo de algunos temas vinculados. Aspiramos a que inmediatamente que el Tribunal de Cuentas se expida sobre el contrato que estamos dispuestos a firmar con la Corporación Nacional para el Desarrollo, pueda tomar a su cargo la responsabilidad sobre el seguimiento de la obra, su mantenimiento, el cobro de peajes y demás.

Entonces, creo que la mayor parte de estas preguntas han estado en nuestro análisis en el transcurso de este tiempo, hasta el momento en que llegamos a la decisión de rescindir, que se concretó el 1º de agosto, pero que se anunció casi cinco meses antes. En el camino aquel desde marzo hasta agosto, se pasó por una serie de instancias promovidas por las autoridades de Consorcio Ruta 1 -por sus representantes-, que se presentaron a la Justicia y al Tribunal de Cuentas y que resistieron el proceso, aunque llamativamente y hasta el momento, no se presentaron a demandar al Estado luego de la rescisión. Sin embargo, estamos esperando por los anuncios y porque, naturalmente, llama la atención que una empresa que tiene una concesión sobre una ruta y debe cumplir con determinadas obligaciones pero que también, supuestamente, cuenta con determinados derechos como contrapartida, no haya hecho ningún comentario, hasta el momento, sobre las resoluciones tomadas por el Poder Ejecutivo.

Por lo tanto, nosotros vamos a manejar toda la información, con la idea de que tenemos que seguir preservando los intereses del Estado en cuanto a no facilitar ningún tipo de especulación que sirva de apoyo a alguna reclamación posterior en su contra. Si hasta ahora no se concretó, procuraremos que se sigan defendiendo los intereses del Estado del mejor modo posible.

Sé que todos los señores Senadores -particularmente quien planteó la pregunta- conocen la situación, pero quiero señalar que se trataba de un puente cuya realización tenía cinco años de retraso y no sólo esto, sino que también había un conjunto de elementos que tenían que ver, por ejemplo, con el hecho de que las obras no se habían podido recibir por defectos. Algunos de los comentarios que hacía el señor Senador están vinculados a que hay que disimular esos galopes -a él mejor que a nadie le consta que esto puede visualizarse en la ruta-, pero no podemos disimular el tiempo de duración y que no tenemos posibilidades de actuar sobre los problemas de fondo. No obstante, sí podemos disimular y atender otros problemas que pueden ser resueltos.

Debo agregar que estas medidas también obedecieron a que existió una serie de incumplimientos, que no tenían que ver solamente con la obra y el puente, sino con la celebración de acuerdos que incluían obligaciones pactadas y obligaciones adicionales que no se cumplieron. Hubo además otros motivos que hicieron que, progresivamente, fuera estrangulándose el flujo de recaudación que tenía la empresa en el peaje. Distintas disposiciones judiciales promovidas por particulares y distintas entidades -algunas de ellas de carácter público- hicieron que se fuera disponiendo de un porcentaje cada vez mayor de la recaudación, lo cual llevó a que se enlenteciera la obra y casi a su paralización. Contrariamente a lo que se planteó en el proyecto original, la obra avanzaba al ritmo de los recursos que se recaudaban y hacía mucho tiempo que había dejado de ser un proyecto de inversión.

Posteriormente, debido a la importancia de la obra, nos encontramos con otro problema, con otras concesiones, algunas de las cuales fueron rescindidas sin pena ni gloria, pero por la magnitud e importancia de la obra que nos ocupa, esto fue todo un acontecimiento.

Entonces, el carácter de urgencia, la necesidad de superar esta situación, tiene que ver con la prestación de un mejor servicio al turismo. Lamentablemente, el turismo no quedó trabado en este puente, pues estaba preparado y quienes lo usan saben que es suficiente utilizarlo una vez para poder afirmar que significó una transformación muy importante para la circulación de esa zona del país. Digo esto, porque cuando se hizo el llamado, el puente no estaba caprichosamente concebido e incluso las razones de urgencia ya habían sido esgrimidas en el propio llamado original; tan es así, que uno de los aspectos que tuvo más peso para la definición de quién sería el adjudicatario de la obra tuvo que ver con el plazo, el cual sería algo menos de dos años. En el año 1999 se hizo el llamado y antes de fines de 2000 estaría liquidado. Allí estaba establecido que se puntuaba especialmente el tiempo debido a la urgencia que existía de resolver el tema de la circulación.

Con relación a este tema debo decir que, más allá de que cuando leemos las fundamentaciones nos encontramos con que se habla fundamentalmente de la importancia que tiene para el turismo y el aporte que representa para la propia circulación, está acompañado de otro elemento. El señor Senador Moreira en su intervención señalaba que ese puente nunca había tenido problemas, y la verdad es que ello es así porque cuenta con una muy buena estructura. De todos modos, quiero señalar que podría presentarse algún problema porque, por ejemplo, al abrirse alguna vez se ha trancado la maquinaria; pero, en general, podemos decir que es un puente bárbaro. Observen los señores Senadores que para pasar a esa zona del oeste, solamente tenemos ese puente -con unos cuantos años y un mecanismo complicado- y el que está situado sobre la Ruta 11 del Río Santa Lucía, que se inunda unos cuantos días al año. Entonces, se puede dar la siguiente situación: que se tranque el mecanismo en la Ruta 1 y coincida con que el puente de la Ruta 11 esté cortado. Aunque parezca mentira, si ello sucediera quedaríamos separados de San José y habría que recorrer no sé cuántos cuantos kilómetros para avanzar diez.

Insisto, entonces, en que este es un factor que se adiciona y en que no era porque sí que se le había dado importancia a la construcción del puente en el momento del llamado y a la realización de la obra en un plazo determinado, que fue superado en cinco años. Lo decisivo fue que la obra se pudiera hacer en dos años; pero, lamentablemente, pasaron siete años, no se terminó y estaba agonizando porque, más allá de los distintos acuerdos, compromisos y gestiones, resultó que por alguna razón la empresa se encontró sin los recursos para poder darle un ritmo distinto a la culminación de las obras.

Tan es así que, en su momento, tuvimos que hacer gestiones para que no quedara el cien por ciento de las recaudaciones afectadas por los compromisos que se le reclamaban a la empresa por vía judicial.

En este sentido, no tenemos la menor duda de que hicimos lo que debíamos hacer, así como también de que nos pusimos como meta recorrer el camino que el país necesitaba recorrer.

Por supuesto que nosotros estudiamos -y después los técnicos que me acompañan podrán dar mayor detalle- cuáles eran las alternativas que teníamos. Incluso lo hicimos antes de poner en marcha el mecanismo de rescisión.

SEÑOR MOREIRA.- Quiero aclarar que en ningún momento cuestioné la pertinencia de la rescisión.

SEÑOR MINISTRO.- No lo interpreté así, señor Senador.

SEÑOR AMARO.- No pongo en duda los fundamentos expuestos por el señor Ministro porque tienen que ser muy poderosos, pero quiero dejar constancia -porque en definitiva esto será parte de la historia- de que el tema me preocupa y de que como uruguayo deseo que tenga un final feliz. Si no me equivoco falta un 3% o un 4% de obras para finalizar. Pienso que el juicio es algo que está latente. Cuando el señor Ministro vino por primera vez a este ámbito expuso lo mismo que está planteando hoy: considerar la terminación del puente como una prioridad. Por supuesto que todos nos alegramos ante la posibilidad de que se termine este puente. Pero si no fue así, quiero pensar que también razones poderosas tendría el ex Ministro Cáceres para no ir a la rescisión del contrato con Consorcio Ruta 1.

Creemos que es muy oportuno recibir en el día de hoy al señor Ministro Rossi y a sus asesores, para escuchar las razones que han motivado este procedimiento y para que quede constancia de las mismas. Ojalá que todo culmine con felicidad y que no nos veamos enfrentados en el futuro a un juicio que, si no se resuelve favorablemente para el Estado, nos traería graves consecuencias.

SEÑOR MINISTRO.- Cuando tomamos esta decisión, como señalaba anteriormente, estudiamos y pensamos detenidamente antes de avanzar un paso. Entre otras cosas, lo que hicimos fue poner al tanto de las Comisiones de Transporte y Obras Públicas de ambas Cámaras -en este caso, del señor Senador Amaro- las medidas a adoptar. También en la víspera de la rescisión, hicimos la correspondiente comunicación a este Cuerpo. Entendemos que la Comisión de Transporte y Obras Públicas, tanto del Senado, como de la Cámara de Representantes, debe ser un soporte permanente de la actuación del Ministerio, como contralor, pero también como respaldo. Por lo tanto, lógicamente, cada vez que se toman medidas que no son habituales, un alerta, un llamado de atención, una pregunta a tiempo, siempre son factores importantes para ayudarnos entre todos.

Aclaro que me duelen absolutamente todas las demandas que se producen contra el Estado, como sé que les duelen a todos ustedes. Aquí no hay demandas buenas y demandas que no importan; cada una de las demandas que pierde el Estado la pagan todos los ciudadanos uruguayos, el dinero sale de sus bolsillos.

En consecuencia, tenemos que tomar las precauciones necesarias para defendernos de todas las posibles demandas, porque esa es nuestra responsabilidad.

Por lo tanto, coincido en que tenemos que hacer las cosas procurando no equivocarnos -o hacerlo lo menos posible- y, en ese sentido, ustedes nos controlan, pero además nos ayudan, nos apoyan, nos alertan y nos hacen pensar en cuanto a los mecanismos a recorrer.

Cuando decía que habíamos pensado en el tema de la rescisión y en cómo seguir adelante era porque, efectivamente, las obras tenían un porcentaje de avance importante en lo que tiene que ver con el puente, más allá de que si mirábamos cómo se habían

concretado algunas, se podía advertir que en unos casos no se habían recibido nunca y estaban inconclusas y que otras directamente no se habían realizado, entrando en discusión los porcentajes de obra. El asunto era que no podíamos asumir la responsabilidad de rescindir sólo para que no siguiera la agonía respecto al futuro de la empresa. Nuestro objetivo no fue rescindir porque la empresa Consorcio Ruta 1 no ofrecía las condiciones para terminar la obra, sino que lo hicimos para efectivamente culminarla. Para ello teníamos que saber cómo seguíamos. Nosotros mismos nos pusimos el plazo, pero no en forma irresponsable sino, reitero, a partir del análisis que hicimos de los mecanismos que teníamos para rescindir y para terminar la obra. Fuimos muy pacientes, no salteando ningún escalón en el proceso que se dio cuando se presentó la empresa con recursos de amparo, cuando apeló y cuando se presentó en el Tribunal de Cuentas. Tratamos de ir salvando cada una de las instancias, rescindiendo el contrato cuando ya no había otro camino; pero, a su vez, tomando todas las medidas para garantizar que se culminarían las obras y que se repararía el daño que queríamos superar. Además, esto se hizo teniendo en cuenta un factor no menor: contemplar y preservar en el proceso todos los puestos de trabajo involucrados. Por eso fue que recurrimos a determinados procedimientos para que los que cobraban los peajes, pudieran quedar al margen de la circunstancia de la rescisión, y en los hechos eso se pudo resolver exitosamente.

En la actualidad, sustancialmente son las mismas personas las que cobran los peajes y nadie dejó de cumplir su función por estos motivos que les son ajenos.

Por otra parte también nos preocupaban los trabajadores de la empresa que tenían jornales que, de alguna manera, estaban comprometidos. No queríamos que el hecho de que se rescindiera el contrato con el consorcio los afectara. Por esa razón, desde un principio, tuvimos el objetivo de tratar de no generar problemas en esta área.

No obstante ello, la decisión de cómo continuar las obras no pasaba solamente por este factor y había otros elementos que estaban en juego.

Quien había participado en las obras en las etapas anteriores, quien estaba comprometido en que los tramos ya hechos tuvieran una buena realización, quien había estado llenando los hormigones y armando los hierros de esas partes, era una determinada empresa. Entonces, teníamos el temor de que si ahí realizábamos un cambio podíamos estar, de alguna manera, dividiendo responsabilidades. En ese sentido, frente a una dificultad, ¿quién iba a ser el responsable? ¿El que hizo un tramo o el que construyó el otro? Además del tiempo que podía transcurrir, también estuvimos evaluando lo que significaba desde el punto de vista económico rescindir y suspender todas las subcontrataciones, retirar todos los hierros, los materiales y las maquinarias, y realizar un nuevo llamado para que se hicieran cargo de una obra sobre la que, por estar en la mitad de su ejecución, tendrían una responsabilidad menor. Además había que comenzar a traer el material y la maquinaria nuevamente. Este fue un factor que tuvimos en cuenta al momento de tomar la decisión.

Desde luego, hicimos la evaluación de las propuestas económicas, las comparamos con los precios de plaza y las oficinas especializadas dieron su opinión. También cumplimos con el trámite frente al Tribunal de Cuentas que, legítimamente, analizó distintos aspectos y, en este caso, tanto en lo que tiene que ver con las obras en sí como en lo relativo a la contratación del sistema de controles, habilitó que pudiéramos realizar una contratación directa porque compartió mayoritariamente que nuestros fundamentos eran de peso y de conveniencia.

A esta altura, después de realizar las cuentas, creemos que esta resolución salió muy bien. Podríamos haber tenido algunas complicaciones que, afortunadamente, no se dieron. Independientemente de eso, actuamos de esta manera después de ir recorriendo las distintas etapas. En este sentido, con gusto les puedo ceder la palabra a mis asesores. Creo que el contador Fernández puede precisar las razones por las que recorrimos este camino y cuáles fueron los procedimientos que seguimos.

SEÑOR MOREIRA.- Quien habla formuló una serie de preguntas relativas a los rubros, a los costos y al cotejo de valores. Al margen de ello, respetamos la decisión del Ministro en el entendido de que recorrió un camino y de que si hay o no juicios contra el Estado dependerá de diversas circunstancias. No era mi propósito ingresar al tema de por qué llegó a la rescisión. Eso está ajeno al interés de mi llamado.

En realidad, lo que deseo es conocer la historia posterior, quiero comparar -leí alguna de las cosas que había solicitado-, saber si se llamó a otras empresas y si se pidió precios. Al respecto, hice una comparación entre los precios que ustedes conocían de Consorcio Ruta 1 con las mismas empresas y los precios que, finalmente, nos permiten llegar a esa suma de casi $ 100:000.000 que es real y esto es lo que me preocupa. No dudo que desde el punto de vista de la legalidad se observó todo lo que se debía pero tengo dudas de que el costo de la contratación directa haya resultado mucho más elevado de lo que debió haber sido.

Digo esto, sobre todo, considerando que esas empresas -como bien lo señaló el señor Ministro- estaban cautivas de la situación; estaban cobrando en una cuenta que apenas daba. Puede suceder que cuando se negocia desde el Estado en circunstancias de cambios económicos -como cuando cambian las ecuaciones económico financieras de las licitaciones, cosa que me tocó vivir cuando era Intendente- se haga en una posición muy favorable y la empresa acepta o acepta. Quien habla supuso que esta era la posición dominante que tenía el Estado en este caso ya que las empresas no podían hacer nada porque aparentemente había cosas que ya las tenían, que las habían traído al Uruguay como, por ejemplo, los moldes.

También he manifestado -y creo que en esto coincidimos- que lo que restaba ejecutar no era una cosa tan especializada como para que no pudiera realizarla otra empresa que no fuera Colier S.A.; podían hacerlo otras. Entonces, lo que quiero saber es si se pidió a otras empresas. El argumento de la conservación de los puestos de trabajo en los peajes me parece bárbaro, pero se podría haber hecho igual; la conservación de los puestos de trabajo en las empresas fue por el plazo de ejecución que fueron cerca de dos meses, salvo la de mantenimiento que, también me gustaría saber de qué se trata. Reitero que no dudo de la decisión de la rescisión; después veremos qué le trae al Estado, si hay o no reclamación, pero todo esto es posterior. Lo que a mí me preocupa son los números de la contratación básicamente.

SEÑOR MINISTRO.- Sinceramente nosotros contestamos con nuestra mejor disposición y nos pareció importante aprovechar la oportunidad-independientemente de las preguntas del señor Senador Moreira que las tenemos presentes- para dar nuestra opinión sobre el tema. Los números -que seguramente le van a llegar al señor Senador- no están despegados del conjunto de conceptos que nosotros tratamos de trasmitir. Creo que en poco rato vamos a estar examinando esos elementos, y aclaro que no es mi interés eludir las preguntas del señor Senador.

SEÑOR MOREIRA.- No lo dudo, no lo estoy poniendo en tela de juicio, señor Ministro, simplemente enfatizaba las preocupaciones que motivaron que solicitara su presencia en esta Comisión. Pensé que se iba a incursionar en temas más jurídicos.

SEÑOR MINISTRO.- Usted preferiría no escuchar …

SEÑOR MOREIRA.- No, señor Ministro, he escuchado con gusto la explicación, pero me gustaría que además se contestaran las preguntas planteadas y que se relacionan con los costos y si se consultó a otras empresas.

SEÑOR RÍOS.- Agradezco al señor Ministro y asesores poder explicar globalmente todo este tema. De todos modos, y en relación al comentario del señor Senador Moreira, descartaríamos el tema de la legalidad.

SEÑOR MOREIRA.- A lo que me he referido es a la rescisión.

SEÑOR RÍOS.- Si usted, señor Senador, tiene problema con la rescisión, tendrá que escuchar las explicaciones del Ministerio.

Entonces, descartamos el tema de la legalidad porque lo dice el Tribunal de Cuentas y entramos al tema de la conveniencia; a su vez, descartamos el tema de la conveniencia e ingresamos al tema de los costos.

En lo personal creo que lo mejor es que entremos en el tema de la legalidad y que se prosiga con la explicación global; luego en el tema de la conveniencia y después en el de los costos. De esa forma, haremos una globalización de toda la composición, salvo que se disponga otra cosa.

SEÑOR MICHELINI- Creo que es muy importante lo que el señor Senador Moreira está reclamando y es bueno que el señor Ministro, en su oportunidad, brinde los números correspondientes. Es más, a esa información me gustaría agregar -por supuesto que no va a haber números- cuáles fueron los costos de oportunidad, por ejemplo, en el caso de empresas que estaban trabajando como subcontratadas y que, frente al inicio de obras, pudieran entablar pleitos o embargos, paralizar las obras o efectuar reclamos de todo tipo; me gustaría saber si estos aspectos se tomaron en cuenta con el puente paralizado y sin terminar. Me da la sensación de que siempre, cuando uno está ante una circunstancia como esta -es decir, una obra que no se cumple en el plazo, hay que rescindir el contrato y sacar la obra adelante-, la farra nunca sale gratis. Eso está claro. De alguna manera, el hecho de que hace cinco años el puente ya tenía que estar terminado y no lo está, le ha costado mucho más al Estado.

Sin embargo, dejando de lado la parte que es del pasado, en su momento debió evaluarse ese costo de oportunidad del puente parado casi indefinidamente, o los reclamos y embargos de las empresas contratadas frente a otras que empiezan a trabajar. ¿Cuál sería, por ejemplo, el costo oportunidad que tendría en el día de mañana una fisura en el puente y a quién le correspondería lo que llamamos la toma de responsabilidades: al que empezó la obra o al que la terminó? No digo que esto se informe exactamente en números, porque muy difícil evaluarlo de esa manera, pero sí quisiera que se diera el costo grueso con respecto al perjuicio que le podría generar al país. Independientemente de todo esto, señor Presidente, a las obras que desde hace 30 años están sin terminar no podemos agregarles el efecto sicológico de un puente que empezó a pelearles la diestra del cuento -o de la obra- de nunca acabar; es muy trascendente para la sociedad -sin importar el partido político- que las cosas se puedan terminar.

SEÑOR AMARO- Siempre me gusta ser totalmente justo y por ello le reconozco al señor Ministro el hecho de haber tratado de no dejar a las personas sin trabajo. Creo que eso es muy importante y estoy totalmente de acuerdo con lo que dijo de la gente que trabajó en el peaje, que es la misma que está en este momento. Lo felicito porque personalmente sufro cuando veo que dejan a 120 familias sin trabajo, como ha ocurrido en otros Entes como OSE, del que fui Presidente.

Cuando veo que dentro del Partido de Gobierno existen personalidades -como es el caso del señor Ministro- que tienen en cuenta no dejar, en un momento difícil, a un montón de gente sin trabajo, lo tengo que reconocer y, en este caso, estoy totalmente de acuerdo con la acción del señor Ministro.

SEÑORA LORENZO.- Quería hacer la siguiente precisión.

Creo que el señor Senador Moreira le pidió al señor Ministro las razones de la urgencia y entiendo que éste ya contestó cuáles eran; no es que se haya ido directamente a la rescisión -que era un poco sobre lo que yo iba a hablar- e insisto que el señor Ministro mencionó las razones de esa urgencia y por qué se llegó a eso. Además, de acuerdo con el artículo 33 del TOCAF, no solamente tenía que actuarse así -y los que estamos en la parte jurídica avalamos que se fuera directamente, para terminar esa obra y evitar que quedara inconclusa, como tantas otras que tenemos-, sino que el ordenador puede hacerlo por cualquier procedimiento que entienda pertinente, en este caso, de acuerdo con esas razones. Si por determinados motivos se hizo directamente, la consecuencia es que no se citó a otras empresas.

Tenemos la licitación pública, la licitación abreviada y la contratación directa, y si vamos a esta última, no llamamos a otras empresas; esta es la precisión que quería hacer. El llamado a otras empresas no se hizo por las razones de urgencia que había en este caso, a los efectos de terminar una obra. Este informe lo hice mucho antes, el 30 de diciembre de 2004, en el gobierno anterior, cuando el órgano de control ya se planteaba el problema y la necesidad de terminar todo esto.

Entonces, era urgente llevar esto a la práctica y que no quedara allí, como sucede con otra cantidad de obras. Legalmente correspondía que fuéramos a esto, en función de la oportunidad o conveniencia. A mi juicio, afortunadamente el señor Ministro optó por el camino correcto y dio las razones de ello, es decir que explicó adecuadamente cuál fue la razón de la urgencia, que fue una de las consultas que se le formuló. Además, dio los argumentos por los que no se había llamado a otras empresas.

Aclaro que en los costos -seguramente los darán ahora- no intervine.

SEÑOR MOREIRA.- No discuto que el procedimiento del que habla la doctora se pueda hacer. Pero como hace años que está en el Ministerio, quisiera preguntarle si nunca se han pedido precios a otras empresas para cotejar como valores testigos de obras, porque tengo entendido que en dicha Cartera eso se ha hecho muchas veces. Aclaro, además, que el señor Ministro no me había dicho que no se había llamado a otras empresas, sino que es la doctora la que me está contestando eso.

SEÑORA LORENZO.- Le estoy diciendo que si es directamente, no se consulta a otras empresas.

SEÑOR MOREIRA.- Pero también es una práctica corriente en la Administración que, muchas veces, cuando se realizan contrataciones directas, se consulte a otras empresas.

SEÑORA LORENZO.- Por lo general se hace.

SEÑOR MOREIRA.- No estoy diciendo, de manera alguna, que haya un apartamiento de la legalidad, porque conozco perfectamente el TOCAF.

Sin embargo, este tema de la urgencia es opinable y, a mi juicio, no existían las razones para ello. Igualmente, quería saber si se había consultado o no, porque no aparecía por ningún lado que no se hubiera consultado, ya que dice que el estudio de precios se había realizado por la Dirección de Vialidad y quizás dicho estudio era por consulta con otras empresas o cotejos con otras licitaciones; también puede ser esa otra forma, por ejemplo.

SEÑOR MINISTRO.- Optamos por recorrer un procedimiento; cumplimos con el trámite y las consultas correspondientes y el Organismo encargado fue el que nos autorizó. Es obvio que la resolución no fue por unanimidad, sino por mayoría, y eso quiere decir que puede haber otras visiones, pero nosotros actuamos ajustándonos a lo que la ley nos habilita.

Aclaro que no le di respuesta en cuanto a si se habían pedido precios a otras empresas, porque pensé que la ingeniera García iba a hacer referencia a ello. Nosotros tenemos los precios de plaza en cada uno de los tipos de obra, porque somos conocedores del mercado. Por lo tanto, en el estudio que se hizo para la evaluación correspondiente, fueron tomadas en cuenta, por cierto, las referencias de otras empresas, para saber si lo que estábamos manejando se ajustaba o no a los precios de mercado. Además, este elemento llevó un proceso de ajuste de negociación que era bastante complicado, porque estaba en juego la necesidad, por un lado, de terminar la obra y de cumplir con los plazos y, por otro, de pagar lo justo por cada una de las tareas que estaban planteadas.

SEÑOR FERNANDEZ.- Voy a ser breve -porque ya se dieron muchas vueltas sobre el tema de la urgencia y de la compra directa- para coadyuvar en dos aspectos.

Con respecto a la urgencia, quiero hacer la siguiente precisión. Cuando asumió esta Administración, la obra estaba siendo financiada exclusivamente por el pueblo uruguayo a través del pago del peaje. Por lo tanto, era urgente devolver al pueblo en obras lo que está pagando, reitero, en peajes. Para mí ese concepto es clave en este asunto. La empresa Consorcio Ruta 1 estaba endeudada de tal forma que, de lo que pagaban los uruguayos, un 4% se destinaba a cemento y hierros para el puente, por lo que la obra resultaría interminable. Insisto, pues, en que era urgente devolver a los uruguayos lo que estaban pagando.

En segundo lugar, creo que la compra directa no se basa exclusivamente en la urgencia, sino que ésta es sólo un elemento. El artículo 33 del TOCAF habla y fundamenta que la Administración puede comprar directamente cuando medien razones de buena gestión. ¿Qué teníamos en el caso de este puente? Una obra inconclusa, una empresa con su obrador, su "know how" -como está de moda decir-, sus obreros, sus camiones y sus máquinas sobre el puente, una empresa proveedora del "hardware" y el "software" del peaje con la mitad que va instalada en el piso, los detectores de ejes, y faltaba instalar las computadoras.

Era la empresa que, a su vez, había provisto el resto de los peajes que existen en el Uruguay, que seguramente un día se comunicarán todos "on line". Debe ser la misma empresa por razones de conveniencia para el Estado, a fin de que todos sean compartibles.

No se trata, pues, solamente de la urgencia. El Tribunal de Cuentas analizó sólo la urgencia y la aprobó -por lo que me entero ahora- en mayoría y en minoría. Sin embargo, está el tema de la buena administración. Digo esto, porque si a cualquiera se le ocurre retirar a una empresa -ya lo dijo el señor Ministro- de esa obra y adjudicarla a otra, resultaría mucho más caro que continuar con la misma. Es una verdad de Perogrullo.

Era lo que quería decir en cuanto al comentario del Tribunal de Cuentas y, a la vez, agregar lo siguiente.

Efectivamente, la Resolución del Poder Ejecutivo fue refrendada y estudiada por el señor Ministro de Economía y Finanzas, Contador Astori. El Tribunal de Cuentas pide la certificación prevista en el artículo 33 del inciso I) del TOCAF y el artículo 738 de la Ley Nº 16.736. Aclaro que todo lo que he expresado obra en el Expediente, que está a disposición de quien desee consultarlo. A fojas 261, el Ministerio de Economía y Finanzas dice que el Expediente se pasa para la certificación del artículo Nº 33 y que "Vuelva al Ministerio de Transporte y Obras Públicas en virtud de que, por el numeral 5º de la Resolución del Poder Ejecutivo de 26 de setiembre de 2005, refrendada por esta Secretaría de Estado, se cumple con lo preceptuado en el artículo 738 de la Ley Nº 16.736, de 5 de enero de 1996", que en la refrenda del Ministro de Economía y Finanzas equivale al artículo 33.

En cuanto a la comparación de los precios, cabe indicar que en la Dirección Nacional de Vialidad hay un sector, la Gerencia de Programación, que a fojas 211 informa que se realizó el estudio de los precios cotizados después de presentada la propuesta de Colier SA para la realización de las obras solicitadas y se entiende que los mismos son de mercado -se trata de una Gerencia que opera diariamente en el mercado de obras viales- y convenientes para la Administración.

En definitiva, se utilizó la metodología de trabajo habitual de esta Gerencia, la cual se basa en cálculos analíticos y en el análisis de los precios de mercado actuales. Esto lo firma la ingeniera Cristina Carlomagno, Gerenta de Programaciones.

Quiere decir que lo que se hizo fue comparar la oferta de Colier S.A. con los precios de plaza, se estudió por parte de los servicios técnicos quienes dieron su aprobación y de ello hay antecedentes en el Ministerio, en las computadoras de Vialidad, y no hay inconveniente en proporcionarlos a quien los quiera estudiar.

Sin embargo, el resultado se dio a raíz de un método analítico de comparación de precios, es decir, un método de comparación por metraje de obra realizada y certificada; no es el precio global de los $ 144:000.000 que obran en la resolución lo que se va a pagar, sino lo que se hace, se certifica y se comprueba ante el Ministerio que se paga.

Efectivamente, a marzo de 2006 -incluyendo lo que se certificó en febrero de este mismo año-, por concepto del puente, el Ministerio ha pagado $ 55:540.562 sobre la estimación inicial de más de $77:000.000. En cuanto al resto de la cifra de esos

cincuenta y pico de millones de pesos, el Ministerio ha gastado en mantenimiento $ 5:379.997.

Por tanto, esta Cartera ha pagado en total, por lo que va de la Ruta 1 que es la terminación del puente en excelentes condiciones y el mantenimiento normal de la ruta -no es la autopista París - Niza pero está en mejores condiciones que cuando la tenía Consorcio Ruta 1 y lo verá el señor Senador Moreira cuando viene de Colonia; por lo menos es mi opinión, aunque después la ingeniera puede informar sobre la parte técnica-, $ 60:920.559. Antes de asistir a la Comisión hice una cuenta en mi estudio, tomando el valor del dólar al 13 de diciembre, que es la fecha en que inauguramos la obra, y puedo decir que el total pagado por el Ministerio asciende a U$S 2:575.000 por el puente. Creo que debemos reconocer que, más o menos, existen coincidencias con lo expresado por el señor Ministro en la Comisión de Presupuesto. Nobleza obliga, también debo decir que hay U$S 300.000 más, gastados en la empresa Telsis; se trata de otra contratación directa también aprobada por el Tribunal de Cuentas y con todas las formalidades, donde fue más fácil comprobar que se tomó el contrato original que esa empresa mantenía con Consorcio Ruta 1 y negociamos una rebaja. Como ya decía, esto era imprescindible, porque la empresa Telsis ya contaba con las computadoras para el control del cobro del peaje; ya tenía instalada la parte de abajo, que son los detectores de ejes, y sólo faltaban las computadoras que van en los puestos de las cabinas.

Estos son los números y creo que la Dirección Nacional de Vialidad hizo un análisis técnico sobre la comparación, efectuado por ingenieros muy acostumbrados a ello. En todo caso, la Directora Nacional de Vialidad está en condiciones de proporcionar toda la información que los señores Senadores requieran.

SEÑOR MOREIRA.- Al principio adelanté que iba a citar la información de que disponía. No tengo acceso a los pagos que realiza el Ministerio en la ejecución de las obras, pero quisiera referirme a algunas de las reflexiones que hizo el Director General de Secretaría. Es cierto que esto antes lo pagaban los ciudadanos a través del peaje y esto también lo pagan los ciudadanos ahora, porque ustedes administran fondos públicos. De modo que la situación no ha cambiado.

Reitero que no voy a incursionar en el tema de la rescisión, pero es cierto que, tal como dijo el Ministro, quedaba un 4% de cumplimiento del contrato. Dijo que esa empresa había invertido mucho más de lo que había recaudado y que, por lo tanto, efectuadas las compensaciones correspondientes por multas, defectos y demás, seguramente el estado tuviera que pagar algo. Pero esa es una cuestión posterior. Lo que dice el Escribano me aclara algunos de los puntos. No sé si los $ 55:000.000 son de los certificados que corresponden a la ejecución final de las obras del puente y sus accesos o si quedan certificados para pagar.

SEÑOR FERNANDEZ Queda un pequeñísimo saldo que la ingeniera García va a explicar.

SEÑOR MOREIRA.- Además, a eso hay que sumarle el control y cobro electrónico. No sé si en ese costo está comprendida la iluminación, pero seguramente no lo está porque eso no lo pagó el Ministerio, sino que lo contrató la Corporación Vial. En el contrato original la iluminación era objeto de la concesión; no quedaba afuera. Vale decir que a eso hay que sumarle la contratación de Telsis. Me acaban de decir que era el mismo monto. En el Diario Oficial figura un costo de U$S 426.000 -que me señalan que es el costo final- y a eso hay que agregarle la iluminación que contrata la Corporación, que iba en el precio de Consorcio Ruta 1.

Quisiera saber cuáles van a ser los números finales para tener una idea cabal. Reitero que no pude acceder a alguna información. Ahora, por suerte, lo estoy haciendo para poder cumplir con la misión de contralor que debemos tener los Legisladores.

SEÑOR MINISTRO.- Cuando, en su momento, me referí a las obras, lo que faltaba, lo que preveíamos y demás, hablaba del puente. Ni siquiera hablaba de las obras de mantenimiento, algunas de las cuales visualizaba el señor Senador y otras que habrá que seguir realizando. Efectivamente, el mantenimiento y el proyecto en sí tienen distintos rubros y corresponden a diferentes capítulos, pero todos salen del bolsillo de los ciudadanos. Por lo tanto, con gusto vamos a darles toda la información.

SEÑOR VAILLANT.- Quería hacer una apreciación y dejar una constancia que me parece importante que quede en la versión taquigráfica de esta sesión. Tiene que ver con el carácter de urgencia con que se realiza la contratación de la nueva empresa. Creo que es correcto lo que dice el escribano Gustavo Fernández cuando afirma que la razón para una contratación directa no es solamente la urgencia, sino que hay otras. Pero quiero hacer hincapié en la razón de urgencia para esta contratación. Eso es coherente con la razón de anulación de la contratación anterior. Me importa que conste. El Ministro señaló al comienzo de su exposición que no sólo se procedió a rescindir el contrato con la empresa anterior por incumplimiento -que vaya si existía-, sino además por razones de urgencia en la culminación de la obra, en tanto habían pasado muchos años del plazo previsto. Por lo tanto, sería incoherente que, luego de rescindido el contrato, no se aplicara el criterio de urgencia para la contratación de la nueva empresa y se estaría desvirtuando uno de los argumentos por los cuales se ha rescindido la contratación con la empresa anterior.

Por lo tanto, es muy importante reafirmar este criterio de urgencia. A partir de la forma de contratación que se hizo con la empresa, queda demostrado que las razones de urgencia existían sumadas a las razones de incumplimiento como justificantes de la rescisión que el Estado, a través del Ministerio, realizó con la empresa anterior.

Como dije, quería que esto constara en la versión taquigráfica.

SEÑOR MINISTRO.- Pediría a la ingeniera Susana García que nos hiciera algún comentario sobre las cifras y alguna referencia al mantenimiento de las obras a que aludió el señor Senador Moreira, a fin de mostrar cómo se va a seguir desarrollando todo esto.

SEÑORA GARCIA.- Salvadas las razones que condujeron a la presentación de la propuesta por parte de la empresa que en definitiva realiza las obras, podríamos decir que Vialidad tomó a su cargo el análisis de la propuesta e informó al señor Ministro acerca de los precios -no del precio global, sino de cada uno de los contenidos en la propuesta-, que daban un resultado que avalaba que estábamos hablando de precios de mercado y convenientes para la Administración.

El informe técnico de la Gerencia de Programación -firmado, además, por la Jefa del Departamento de Costos, que tiene muchísima experiencia sobre estos temas- al que ha hecho referencia el escribano Fernández, es el resultado de largos y largos días de trabajo. Nos decían que los resultados ya iban a estar, pero es necesario analizar bien los temas con la seriedad que nuestros cuadros técnicos estudian cada uno de ellos. Efectivamente, en la Gerencia de Programación se manejan todas las licitaciones y se dispone de los valores unitarios de cada uno de los rubros de las diferentes obras a cargo de Vialidad. Además del estudio de mercado -que no es lo único porque, como sabemos, un estudio de mercado puede dar valores distorsionados-, se hizo

un estudio analítico y, por eso, el informe se refiere a la metodología como un conjunto de dos acciones. Reitero: un estudio analítico y objetivo de los precios unitarios y un estudio de mercado que da otros componentes, porque valores coyunturales del mercado y de cada situación pueden alterar ese megacálculo analítico concreto de cuántas horas-hombre y de máquina se estiman, tal como conocen quienes han estado en las obras públicas.

De modo que el informe nos da -por lo menos a quien habla- la total tranquilidad de cuáles son los valores de cada uno de los precios unitarios. Esta obra del puente tenía metrajes suministrados por la Administración y precios unitarios brindados por la empresa. El control se lleva a cabo por la Dirección Nacional de Vialidad en base a los cuadros de dirección de obras, que certifica lo que realmente se ejecuta.

En cuanto a las obras involucradas, creo que estamos hablando de varias cosas que se mezclan: los valores pueden incluir o no los impuestos y las leyes sociales; puede tratarse sólo del puente y los accesos, más la iluminación, la instalación del peaje, etcétera. No sé a qué se refiere el señor Senador cuando habla del contrato de concesión, ni sé qué involucraba este contrato, pero para nosotros incluía la totalidad de las acciones y obras que se debían realizar. Eso no lo sé, pero sí les puedo decir a qué se refiere éste, porque es el que manejamos nosotros.

SEÑOR MOREIRA.- En esta concesión, como bien decía el señor Ministro, ganó esta empresa porque ofreció el menor plazo de ejecución, que luego terminó siendo muy largo. No obstante, creo que había un plan de inversiones que el Ministerio conocía.

SEÑORA GARCIA.- Esos son los valores de la propuesta del año 1998 que no sé qué tenían que ver con esto, ni qué empresa se pensaba contratar en ese momento. Los desconozco, porque se trata de valores de propuesta.

SEÑOR MOREIRA.- Son los precios con los que se estaba ejecutando, vía la empresa concesionaria, en los últimos tiempos. Esto era realizado por las mismas siete empresas que terminaron culminando las obras contratando con el Ministerio y con la Corporación. Me refiero a los precios a los que ustedes accedían porque, según tengo entendido, se los informaba permanentemente del avance de las obras a partir del proyecto ejecutivo que se había aprobado en la concesión. Es decir que, si no me equivoco, el Ministerio no desconocía los precios de ejecución.

Entonces, yo señalaba, al leer un cuadrito que confeccioné con mis conocimientos, por supuesto, no técnicos en la materia, que me surgían diferencias apreciables en los precios si tomo en cuenta todos los grandes rubros, que serían los relacionados a puentes y a accesos -con todas las cosas que conllevan-, más iluminación y control. Llegaba, pues, a esas cantidades que leí con impuestos incluidos -creo que contenían IVA y COFIS- y siempre incluyendo los montos correspondientes a leyes sociales. Pero, repito, tenía diferencias con las cifras que nos informaba la empresa que se ejecutaban y las cifras por las cuales se terminó contratando directamente, vía Ministerio, con dos empresas -Colier S.A. y Telsis- , y también vía Corporación Vial, por la parte de iluminación.

Entonces, me gustaría acceder a esa información. No estoy dudando sino que, simplemente, en el cotejo de las cifras me pareció una obra cara. Es posible que esté equivocado, pero quiero que me lo demuestren; quisiera tener los documentos y las cifras correspondientes y que el escribano me diga cuánto falta para ejecutar, cuánto se tuvo que pagar por afuera además de esos cincuenta y cinco más lo que falte y cuál es la cifra final para terminar la obra.

Además, con respecto al mantenimiento, quería saber en qué consiste y qué duración tiene. Sé que el mantenimiento no se ejecuta en tres meses, lo reconozco; es indudable que necesita tiempo. Se ejecutaron cinco millones, entonces, de los otros cincuenta o cuarenta y ocho que quedan, quisiera saber en qué consiste su ejecución, qué trabajos comprende, en qué plazos, etcétera.

Aclaro que sólo pregunto estos aspectos para concretar la información.

SEÑOR PRESIDENTE.- Recuerdo a los señores Senadores que disponemos de diez minutos antes de que comience la sesión del Senado.

SEÑORA GARCIA.- Realmente, con los valores que el señor Senador Moreira está comparando no puedo decir si la obra es cara o barata, porque no los conozco. Si está hablando de valores de referencia según los cuales, sobre la propuesta del año 1998, después se podía hacer un avance en proporción de lo que se iba realizando, eso puede ser, pero realmente no sabría decir qué valor tiene con respecto a la situación actual.

Pero, repito, no sé bien qué números está manejando; yo puedo hablar de los números que nosotros llevamos.

Sobre si es caro o barato, aclaro que el señor Senador puede dudar de mi informe técnico y tiene todo el derecho a hacerlo, pero es lo que a nosotros nos dice si esto es, precisamente, caro o barato. Me refiero al estudio técnico realizado sobre los precios unitarios y analíticos y en relación con los valores de mercado. Esta es nuestra referencia, digamos, sobre si esto es caro o barato y es lo que nos dice que lo que manejamos son los valores correctos y razonables para que el Estado pueda ejecutar la obra con la empresa.

En cuanto a la parte de la obra de puente y accesos sin iluminación, debo decir que, efectivamente, cuando se propusieron las obras se incluyó la iluminación justamente por una razón de urgencia. Si podíamos, por una vía, llegar en tiempo -porque queríamos tener la iluminación presente, por razones de seguridad, al habilitar la obra- para, de alguna manera, tener la posibilidad de ejecutar la iluminación con la misma empresa -para no tener problemas con fuentes de trabajo- que ya estaba involucrada y que resultaba de un proceso licitatorio, mejor. Y esto fue lo que, afortunadamente, pudimos hacer, porque tuvimos el tiempo suficiente para concretar la ampliación de una licitación de la que, si alguna duda puede haber, la podemos aclarar.

SEÑOR MOREIRA.- ¿La iluminación del puente la contrata el Ministerio?

SEÑORA GARCIA.- Esto es a través de la Corporación, porque ésta no realiza adjudicaciones directas, sino que recorre exactamente el mismo camino licitatorio.

SEÑOR MINISTRO.- Lo que explicaba la ingeniera García es que nosotros nos tiramos a terminar el puente y los accesos inmediatos a él; esa fue la decisión. Esto era lo que teníamos que terminar antes del 31 de diciembre. Después, claro está, había obras complementarias.

Precisamente, puedo señalar que cada vez que paso por determinados lugares anoto algunas que todavía no están hechas, pero en lo sustancial debo destacar que, afortunadamente, se agregó la iluminación.

SEÑORA GARCIA.- Sé que dispongo de pocos minutos, por lo tanto, voy a referirme a los datos concretos, que son los que se han mencionado antes. Entonces, voy a dar los números básicos, simplemente, para establecer relaciones. El concepto de valores básicos significa que todavía no tienen el ajuste paramétrico -la paramétrica va evolucionando mes a mes- y no incluyen las leyes sociales; de pronto los valores no coinciden, pero lo que importa es que quede clara la relación.

En el contrato original el puente tenía como valor básico 56:570.000, sin la parte de iluminación a lo que le correspondía la suma de 44.820 -que es el 79,2%- y lleva ejecutado el 80%. Prácticamente está terminado, pues la obra quedaría culminada en marzo, pero está previsto que con lo que falte se llegue al 87% del precio total. Quiere decir que sin la iluminación hay un incremento del 10% -aclaro que no estamos usando para nada el rubro imprevistos- que surge de que hubo que poner barreras de seguridad, no metradas originalmente. De todos modos, el porcentaje de ejecución se ubica dentro de los valores previstos, sin la iluminación y sin el sistema de control. La cantidad que mencioné de 56:573.000 es el que figura con valor básico en el contrato, sin sistema de control, cuyo valor se cuenta absolutamente aparte.

El plazo de ejecución era de 6 meses, más el período de conservación que son 24 meses, o sea, dos años en los que la empresa es responsable del mantenimiento de la obra puente.

SEÑOR ANTIA.- Cuando se ejecute, se termine de pagar…

SEÑORA GARCIA.- Se prevé que se ejecute el 87% de la cantidad que se manejó en principio.

SEÑOR ANTIA.- Entonces, los 56:000.000, ¿qué son?

SEÑORA GARCIA.- Es el valor básico.

SEÑOR ANTIA.- Pero son 77:000.000.

SEÑORA GARCIA.- Va a salir el 87% de los 77:000.000. Es lineal, señor Senador, es el 87% de la inversión.

SEÑOR MINISTRO.- Si los señores Senadores están de acuerdo, me gustaría que la señora García se refiriera al resumen que hizo en torno a lo que necesitamos ahora para gastos de seguridad social, etcétera.

SEÑOR ANTIA.- Eso es fácil de averiguar, señor Ministro. Preferiría que se hablara de las cifras globales.

SEÑORA GARCIA.- 1,23 por 1,021 que es el COFI más la partida ejecutada. Quiero decir que me he referido a los valores básicos por lo siguiente: cuando se manejan dólares no es tan fácil traspasar a esa moneda los números globales, pues cada uno de los certificados tiene una paramétrica diferente, que no afecta al dólar. Por eso, la idea de hablar de los valores básicos tiene que ver con que no queden dudas de cuál es el valor relativo de un número respecto al otro. Justamente, cuando se manejan cosas distintas pueden aparecer diferencias; de ahí que aparezca una diferencia del 20% que puede dar lugar a confusión.

SEÑOR ANTIA.- Quisiera saber cuánto se maneja para iluminación y cuánto para el sistema de control.

SEÑORA GARCIA.- El sistema de control no se maneja en pesos, sino con un contrato en dólares y no está ejecutado totalmente, porque la plaza de peajes vieja, que es parte del contrato, no se ha activado. Del valor original de la licitación queda un saldo de U$S 107.616, cuya ejecución depende de la plaza de peajes vieja, o sea, la que se ubica sobre el puente viejo.

Al mantenimiento, a valores básicos, le correspondían más o menos 39:500.000.

Esto quiere decir que de la adjudicación inicial, el 59% era para el puente propiamente dicho y el 41% para mantenimiento. Estamos hablando de mantenimiento por un año del total del tramo concesionado con sus dos vías; no estamos hablando del mantenimiento del puente y de los accesos, sino de 92 kilómetros de mantenimiento. Reitero que se trata del mantenimiento de toda la vía, de un lado y del otro. Creo que es bueno aclarar esto porque el señor Senador Moreira mencionó "obra nueva" y estamos hablando de la totalidad de la obra.

La propuesta de mantenimiento inicial tiene una frase en el pliego de condiciones que habilita que los rubros de carretera puedan reducirse en un cien por ciento sin que la empresa tenga ningún derecho a hacer alguna reclamación. ¿Cuál fue la idea de sobredimensionar lo que queríamos asegurar de la ejecución? Que no hubiera problemas en el mantenimiento durante ese año mientras instrumentamos -como lo estamos haciendo- los estudios y la licitación para un mantenimiento posterior, con un plazo más largo y por un procedimiento completo, incluyendo aquellas obras que tienen cierto deterioro y que, por fortuna, el usuario no detecta. Lamentablemente, debo decir que tenemos un serio problema.

SEÑOR MINISTRO.- ¿Cuánto dinero se lleva efectivamente gastado?

SEÑORA GARCIA.- De estos 56:000.000, a la fecha, llevamos gastados, a esos valores básicos, alrededor de 6:400.000, con un mínimo de mantenimiento en lo que tiene que ver con la seguridad -a eso no nos resignamos-, con la señalización vertical y horizontal, que sería la parte de faja y la gestión que podemos llamar de pozos, que por suerte los señores Senadores no los ven, porque todo el tiempo los estamos tapando. No estamos hablando de una acción fuerte porque no la empleamos a menos que sea estrictamente necesario. Entonces, si mantenemos este mínimo, estamos hablando de un 16,3% del contrato ejecutado y llegaríamos a un 34%. Sin embargo, la gente que está haciendo el control de mantenimiento nos está pidiendo que se accionen algunos de los rubros que en principio se trató de bajar a cero, porque el tramo comprendido entre el kilómetro 38 y medio y el 47 está en carpeta asfáltica. Estamos hablando de un viejo pavimento que después se hizo carpeta y ahora ya no da para más. Creo que quien pase por ahí lo conoce perfectamente. Aquí tenemos una situación que no podemos mantener con el contrato mínimo y, por esa razón, me han pedido que accione alguno de esos rubros, lo cual vamos a hacer por razones de seguridad. Estaríamos hablando de alrededor de 7:000.000.Entonces, al final del contrato de un año estaríamos llegando a ejecutar poco más del 50% del

contrato. Actualmente tenemos ejecutados el 17% y, si siguiéramos con el mínimo, llegaríamos al 34%; como mucho, podría llegar a poco más del 50%.

SEÑOR MOREIRA.- Con respecto al pavimento, el gasto es hasta determinada cifra, dependiendo de la circunstancia. Si entendí bien, se autoriza a gastar hasta 53:000.000 y, después, la ejecución -reitero- dependerá de la circunstancia.

SEÑORA GARCIA.- En la propuesta está claramente indicado. Nos protegimos de aquellas condiciones de emergencia que generan por sí solas una manera de accionar, dentro del mismo contrato de mantenimiento.

SEÑOR MOREIRA.- Me parece que la cifra es altísima para un año de contrato, salvo que haya que hacer un tramo de carretera nueva.

SEÑORA GARCIA.- Este fue uno de los estudios de precios más complicado. Pienso que no es una cifra altísima si en el contrato realmente se hiciera lo mínimo para tener un nivel aceptable para después accionar el otro. Hemos tratado de restringir al "minimum minimorum". Los técnicos me están pidiendo todo el tiempo que los deje accionar un poco más.

SEÑOR MINISTRO.- Quiero señalar que si nos propusiéramos usar la totalidad, tendríamos razones y fundamentos para hacerlo. Se mencionó el tramo de la ruta vieja y debo decir que en lo personal sufro cada vez que lo recuerdo, porque me doy cuenta de que nos va a obligar a realizar una inversión mucho mayor, pero la cuestión es que hay que mantenerlo. En realidad, no sabía que la ingeniera García tenía este tema entre manos; me causa alivio, pues, que así sea.

SEÑORA GARCIA.- El señor Senador pudo observar correctamente que se está haciendo un sellado de los baches en una forma que no sería la lógica, pero para hacer ese mismo trabajo en hormigón, tendríamos que activar ese otro porcentaje, que es carísimo, no por el precio unitario, sino con relación al tipo de sellado que se hace, ya que un bache en un pavimento de hormigón requiere una tecnología y una ejecución de otro tipo.

SEÑOR MOREIRA.- Tratando de complementar la información -que ha abundado en esta sesión-, me gustaría tener acceso a los cotejos de precios, a los contratos, etcétera, sin que ello signifique ninguna desconfianza. Honestamente, me llamaron la atención los montos manejados aquí, que son realmente importantes.

SEÑORA GARCIA.- Además, hay que ver el pliego, porque aclara mucho.

SEÑOR MINISTRO.- Precisamente, cuando le ofrecí al señor Presidente de la Comisión la posibilidad de realizar esta reunión en el Ministerio, no era para eludir el ámbito parlamentario, sino porque hay mucha información -incluso este expediente- sobre el tema y no tenemos inconveniente en que la misma sea analizada por los señores Senadores. En tal sentido, los invitamos a que nos visiten para ver la documentación, porque no hay ningún misterio, nada que ocultar y, además, nos ayudan a trabajar en el tema.

SEÑOR MICHELINI.- En primer lugar, quiero felicitar al señor Senador Moreira porque las inquietudes y preocupaciones que ha planteado permitieron aclarar el tema, ya que es un Senador inquieto y conocedor de la Ruta. Pero además, quiero dejar una constancia en el sentido de que todas las inquietudes que se han volcado refieren a si se ha sido lo suficientemente eficaz en la realización de la obra -para ello, se pueden consultar los expedientes-, pero me da tranquilidad de espíritu el hecho de que nadie planteó nada con respecto a que la rescisión no haya sido impecable. Precisamente, estas son siempre las cosas que a uno le preocupan. Acá podrá decirse que se gasta un poco más o un poco menos, o discutir si ya se tiene presupuestado y se va a pagar por metro cuadrado de obra realizada, o que se haga un poco más.

Todo eso siempre es discutible, pero en lo que refiere a la rescisión, me parece de suma importancia que quede constancia en la versión taquigráfica de que no ha habido ninguna inquietud al respecto.

SEÑOR PRESIDENTE.- No nos queda más que agradecer al señor Ministro y a sus asesores por la información que nos han brindado, y entregarle un memorando con los temas a considerar en la próxima reunión de la Comisión en que nos visite.

Se levanta la sesión.

(Así se hace. Es la hora 16 y 8 minutos)